Die rechtliche Stellung des Kapitäns zur Schiffsmannschaft.

Inaugural-Dissertation

zur Erlangung der Doktorwürde

bei der Juristischen Fakultät der Universität Leipzig

eingereicht von

Erich F. Hübner

Rechtskandidat.

Borna - Leipzig

Buchdruckerei Robert Noske

1906.

Meiner Mutter.

Inhaltsverzeichnis.

Seite

Einleitung: Geschichtliche Entwicklung 1

Erstes Kapitel.

Die Rechte des Kapitäns.

§ 1. Rangverhältnisse an Bord 5

§ 2. Heuerung und Anmusterung 6

Die Schiffsgewalt des Kapitäns.

§ 3. Disziplinargewalt 13

§ 4. Beamtenbefugnisse 21

1. Standesbeamter 22

2. Nachlaßverwalter 23

3. Vertreter der gerichtlichen Polizei 26

§ 5. Charakter der Schiffsgewalt 28

Zweites Kapitel.

Die Rechte der Schiffsmannschaft.

§ 6. Heueranspruch 34

§ 7. Beköstigung und Logis 36

§ 8. Arbeitszeit 41

§ 9. Beschwerderecht 42

§ 10. Vorzeitige Entlassung und Rückbeförderung 43

Literaturverzeichnis.

Arndt, C. G., Russisch-Kaiserliche Ordnung der Handelsschiffahrt usw. Petersburg 1781.

Bernsten, K. H., Die Schiffsgewalt. Inaug.-Diss. Göttingen 1904.

Boyens, E., Das deutsche Seerecht auf Grund des Kommentars von Dr. William Lewis unter Berücksichtigung ausländischer Seerechte. Leipzig 1897—1901.

Brodmann, E., Die Seegesetzgebung des Deutschen Reichs. Berlin 1903.

Burchardt, J. L., Bergung und Hilfeleistung in Seenot. Hannover 1897.

Ehrenberg, V., Beschränkte Haftung des Schuldners nach See- und Handelsrecht. Jena 1880.

Endemann, W., Handbuch des deutschen Handels-, See- und Wechselrechts. Leipzig 1884.

Engelbrecht, J. A., Corpus juris nautici. Lübeck 1790.

Engelbrecht, J. A., Der wohl unterwiesene Schiffer usw. Lübeck 1792.

Anonym, Der wohl instruierte Schiffer. Hamburg 1732.

Entscheidungen des Oberseeamts und der Seeämter des Deutschen Reiches. Hamburg 1897.

Fromageot, H., Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande. Paris 1901.

Fuchsberger, O., Das Seehandelsrecht. Gießen 1884.

Fuchsberger, O., Supplement zum Seehandelsrecht. Gießen 1891.

Handbuch für preußische Konsularbeamte, Reeder, Schiffer und Befrachter. Berlin 1847.

Heck, Th., Das Recht der großen Haverei. Berlin 1889.

Herrmann, K., Die Seemannsordnung vom 2. Juni 1902. Berlin 1902.

v. Hippel, Die Seemannsordnung und das Gesetz betreffend die Verpflichtung der Kauffahrteischiffe zur Mitnahme heimzuschaffender Seeleute usw. Leipzig 1902.

v. Kaltenborn, C., Grundsätze des praktischen europäischen Seerechts. Berlin 1851.

Katz, Die strafrechtlichen Bestimmungen des Handelsgesetzbuchs und das Seehandelsstrafrecht. Berlin 1902.

Knitschky, W. E., Die Seegesetzgebung des Deutschen Reiches, bearbeitet von O. Rudorff. Berlin 1902.

Kotze, Die Seemannsordnung vom 2. Juni 1902. Berlin 1902.

Langenbeck, H., Anmerkungen über das hamburgische Schiffs- und Seerecht. Hamburg 1727.

Lewis, W., Das deutsche Seerecht. Leipzig 1883.

Loewe, Semannsordnung. Berlin 1903.

Loosey, C. F., Bestimmungen über Handel und Schiffahrt der Vereinigten Staaten von Nordamerika. Wien 1855.

Lyon-Caën et **Renault,** Précis de droit commercial. Paris 1884/85.

Lyon-Caën et **Renault,** Traité de droit commercial. Paris 1901.

Makower, Das allgemeine deutsche Handelsgesetzbuch mit Kommentar. Berlin 1893.

Miruß, Das Seerecht und die Flußschiffahrt nach den preußischen Gesetzen. Leipzig 1838/39.

Nizze, R., Das allgemeine Seerecht der zivilisierten Nationen. Rostock 1857.

Pappenheim, M., Handbuch des Seerechts. Bd. 2. Leipzig 1906.

Pappenheim und **Johannssen,** Das norwegische Seegesetz (Lov omsjöfarten) vom 20. Juli 1893 usw. Stuttgart 1895.

Pardessus, J. M., Collection des lois maritimes antérieures au dix-huitième siècle. Paris 1828—45.

Perels, F., Das allgemeine öffentliche Seerecht im Deutschen Reiche. Berlin 1901.

Perels, F., Das internationale öffentliche Seerecht der Gegenwart. Berlin 1903.

Perels, L., Die Seemannsordnung vom 2. Juni 1902 usw. Berlin 1902.

Perels, L., Die Stellung des Kapitäns im deutschen Seehandelsrecht. Zeitschrift für das gesamte Handelsrecht Bd. 57.

Pöhls, M., Darstellung des Seerechts nach gemeinem und hamburgischem Rechte (3. Teil der Darstellung des Handelsrechts). Hamburg 1830—33.

Purlitz, Fr., Seemannsordnung vom 2. Juni 1902 usw. Bremerhaven 1902.

Rehme, Geschichtliche Entwicklung der Haftung des Reeders. Stuttgart 1891.

Ritter, C. R., Die öffentlichrechtlichen Pflichten des Schiffers vor Antritt der Reise usw. Inaug.-Diss. Ottensen 1894.

v. Sahme, R. F., Einleitung zum Seerecht des Königreichs Preußen. Königsberg 1747.

Schaps, G., Das deutsche Seerecht. Berlin 1906.

Scherer, M., Das deutsche Seerecht. Leipzig 1901.

Schiebe, Das französische Seerecht. Bremen 1840.

Schumacher, F. C., Handelsgesetzbuch für das Königreich der Niederlande. Altona 1827.

Schumacher, F. C., Spanisches Handelsgesetzbuch. Hamburg 1832.

Schmoller, Staats- und sozialwissenschaftliche Forschungen. Bd. 8. Leipzig 1889.

Stenographische Berichte über die Verhandlungen des Reichstags. 10. Legislaturperiode. 2. Session. 1900—02. 1. Anlageband.

Surland, J. J., Die Grundsätze des europäischen Seerechts. Hannover 1750.

Tecklenborg, Handlexikon für Reeder, Versicherer und Schiffskapitäne. Bremen 1856.

Temperley, R., The Merchant Shipping Act 1894. London 1895.

Wagner, R., Handbuch des Seerechts. Bd. 1. Leipzig 1906.

White, J. D., The Merchant Shipping Acts 1894—97 with notes, appendices and index. London 1897.

White, J. D., The Merchant Shipping Act. Übersetzung. Bremen 1855.

Zorn, Ph., Staatsrecht des Deutschen Reiches. Berlin 1897.

v. Zwingmann, V., Russisches Handelsgesetzbuch. Riga 1889.

Anonym, Der erbarn Hansee-Städte Schiffsordnung und Seerecht. 1711.

Einleitung.

Geschichtliche Entwicklung.

In den ältesten Zeiten der Schiffahrt waren Reeder und Schiffsführer eine Person. Daraus ist es auch zu erklären, daß viele Machtbefugnisse, die eigentlich dem Reeder zustehen, heutzutage vom Schiffsführer ausgeübt werden.

Als Hauptquelle für das nordische Seerecht steht uns die isländische Grágás zur Verfügung, entstanden in der zweiten Hälfte des 13. Jahrhunderts.[1]) Hier sind als nautische Leiter des Schiffes, zugleich aber als Eigentümer fast durchweg die „styrimenn" erwähnt. Da sich mehrere styrimenn an Bord befinden, ist als sicher anzunehmen, daß sie zugleich die Rheder sind, weil es kaum wahrscheinlich ist, daß die Eigentümer die Leitung des Schiffes und die Schiffsgewalt mehreren anvertrauten. Ausschlaggebend sind aber die Worte[2]): „Si l'un et l'autre des ‚styrimenn' veulent employer le navire à un voyage, mais ils ne sont pas d'accord du lieu, où il faut aller, ou s'ils ne veulent pas rester en communauté, encore bien qu'ils n'aient ni l'un ni l'autre intention de faire un voyage, l'estimation aura lieu ainsi qu'ils vient d'être dit;

[1]) Maurer in Holtzendorffs Enzyklopädie Bd. 1; II, 5 § 2. 5. Aufl. S. 362.

[2]) Pardessus III S. 64.

mais le sort décidera à qui le navire sera attribué, à la charge de payer l'autre.“ Auch wo die Beziehungen der ‚styrimenn‘ nach außen geregelt werden, sind darunter die Mitreeder zu verstehen.

Ebenso ist anzunehmen, daß sich früher stets sämtliche oder doch mehrere ‚styrimenn‘ an Bord befunden haben, die — wie in der Grágás — ohne Zweifel die Eigentümer des Schiffes waren. Hierfür sprechen sowohl die „Jónsbók, Farmanna-Log c. 7“, als auch „Magnus Lagaboeter, Farmanna-Log c. 5“ [1]). Beide verordnen: „Il doit y avoir dans chaque navire un seul ‚styrimadr‘ (patron)“; jene setzt noch hinzu: „excepté les voyages d'Islande, où il doit y en avoir plusieurs.“ Da die Quellen auch hier den Ausdruck ‚styrimadr‘ wählen, haben wir wohl auch in ihm noch einen Mitreeder zu sehen.

Wie sich die Verhältnisse in den übrigen germanischen Gebieten gestaltet haben, ist in der ältesten Zeit nicht klar ersichtlich. Nach dem im 13. Jahrhundert entstandenen [2]) Stadtrecht von Schleswig, das 1284 von Flensburg angenommen wurde,[3]) ist die erste Person auf dem Schiffe der ‚Gubernator‘.[4]) Auch in anderen alten hansischen Urkunden wird der nautische Leiter ‚gubernator‘ oder ‚steremannus‘ genannt, so in einem Privileg des Fürsten Wizlaw I. von Rügen von 1224,[5]) in einem Freibrief des Herzogs Birger von Schweden von 1261,[6]) in einem Gesuch Kölns an König

[1]) Rehme a. a. O. S. 67ff.

[2]) Pardessus III S. 207; Hansisches Urkundenbuch III S. 457; Wagner S. 74; Schröder, Deutsche Rechtsgeschichte S. 463.

[3]) Pardessus III S. 209.

[4]) Schleswig c. 54; Flensburg c. 69 (bei Pardessus III S. 229, 231; Hans. Urk.-Buch I Nr. 1362).

[5]) Hans. Urk.-B. I Nr. 174.

[6]) a. a. O. I Nr. 565.

Eduard I. von England von 1297.[1]) In einer 1122 erlassenen Zollverordnung Kaiser Heinrichs V. für Utrecht findet sich auch schon der Ausdruck ‚magister navis'.[2]) Welche rechtliche Stellung diese Schiffsführer einnahmen, ob sie die Reeder oder Mitreeder waren, läßt sich nicht sagen, die Quellen erwähnen hierüber nichts.

Das eben Angeführte gilt für die Kleinschiffahrt. Weitergehende Vorschriften enthält das Recht der in der zweiten Hälfte des 12. Jahrhunderts mächtigsten deutschen Stadt an der Ostsee, das Recht von Lübeck. Einen gleichen Fortschritt bezeichnet das Recht der durch ihren Handel berühmten Insel Oléron. In ersterem finden sich außer dem ‚Schiphere' „Cumpane",[3]) in letzterem außer dem ‚mestre' „seignors" (z. B. Art. 1). Unter ‚Schiphere' bezw. ‚mestre' ist der Schiffsführer, der Schiffer des heutigen Rechts, unter ‚Cumpane' bezw. ‚seignors' sind die Reeder zu verstehen. Auch das Hamburger Schiffsrecht[4]) jener Zeit erwähnt außer dem Schiphere (Skiper) einen Offizier an Bord: den ‚Sturmann' (Styremann); in einer Zollverordnung König Haakons V. von Norwegen für Kampen von 1305[5]) ist jener als ‚dominus', dieser als ‚gubernator' bezeichnet. Mit dem altnordischen ‚styrimadr' und dem ‚steremannus' oder ‚gubernator' des alten hansischen Rechts sind diese nicht zu vergleichen. Schiffsführer ist nunmehr der Schiffer. So sagt

---

[1]) a. a. O. I Nr. 1265.

[2]) a. a. O. I Nr. 8; vgl. Wagner S. 23 Anm. 57.

[3]) Schiffsrecht von 1299 Art. 26 (bei Pardessus III S. 410) Art. 7: der Schiphere erhält Lohn.

[4]) Schiffsrecht von 1292 z. B. Art. 11 (bei Pardessus III S. 341); vgl. Lübecker Schiffsrecht von 1299, z. B. Art. 40.

[5]) Hans. UrkB. II Nr. 76.

z. B. die plattdeutsche Übersetzung des Stadtrechts von Schleswig für ‚gubernator' „skipper"[1]) und das Stadtrecht des Magnus Erikson von Schweden von 1357, das zweifellos auf das Biaerkoea raetter zurückgeht, für ‚styrimadr' „skipherra".[2])

Gegen Ende des Mittelalters entspricht also die Stellung des Schiffsführers der des Kapitäns des heutigen Rechts, wenngleich seine Befugnisse in einigen Beziehungen auch andere waren als heutzutage.[3])

Aufgabe vorliegender Arbeit ist die Darstellung der rechtlichen Stellung des Kapitäns zur Schiffsmannschaft.

---

[1]) c. 54.

[2]) Biaerkoea raetter 19, 4; Magnus Erikson VII, 16.

[3]) Rehme a. a. O. S. 67ff.

Erstes Kapitel.

Die Rechte des Kapitäns.

§ 1.

Rangverhältnisse an Bord.

Zur Schiffsbesatzung werden gerechnet der Schiffer, die Schiffsoffiziere, die Schiffsmannschaft, sowie alle übrigen auf dem Schiffe angestellten Personen.[1]) Nach altem HGB. zählten die Schiffsoffiziere mit zur Schiffsmannschaft, die Loslösung ist erfolgt in Gemäßheit der SeemO. § 2 Abs. 2. Nach demselben Paragraphen Abs. 3 gilt als Schiffsmann jede Person, die außer den in Abs. 2 und 3 genannten zum Dienste auf dem Schiffe während der Fahrt für Rechnung des Reeders angestellt ist, nach Abschluß des Heuervertrages.

Ob die Anmusterung für das Schiff vor dem Seemannsamte bereits erfolgt ist oder nicht, ist gleichgültig. Nach § 3 der SeemO. gelten die in ihr enthaltenen Vorschriften für den Schiffsmann oder die Schiffsmannschaft auch für die Schiffsoffiziere, soweit nicht ausdrücklich andere Bestimmungen getroffen sind; gleichwohl sind die Schiffsoffiziere Vorgesetzte sämtlicher Schiffsleute im Dienste an Bord. Dieses Vorgesetztenverhältnis äußert sich praktisch nur auf disziplinarem Gebiete, privatrechtlich ist eine Sonderstellung der Schiffsoffiziere gegenüber der Schiffsmannschaft nicht vorhanden.

[1]) HGB. § 481.

§ 2.

Heuerung und Anmusterung.

In das Untergebenenverhältnis zum Schiffer tritt der Schiffsmann, wie bereits gesagt, durch den Heuervertrag.

Der Heuervertrag war schon frühzeitig eines derjenigen Rechtsgeschäfte, bei deren Abschluß der Schiffer nicht an die Genehmigung der Reeder gebunden war. Zur Heuerung der Mannschaft blieb er stets kraft seiner Anstellung bevollmächtigt, gleichviel ob er mit den Reedern den Wohnsitz teilte oder nicht.[1])

Ursprünglich war der Vertrag zwischen Schiffer und Schiffsmann ein Gesellschaftsvertrag; der Entgelt für ihre Leistungen bestand in der Anweisung eines Platzes, an dem auch sie Waren verstauen konnten, um sie in der Fremde für eigene Rechnung zu verkaufen; sie zahlten hierfür kein Frachtgeld. War es ihnen unmöglich, sich Waren zu verschaffen, so erhielten sie als Äquivalent für ihre Schiffsdienste einen Teil der verdienten Fracht.[2])

In späterer Zeit trat an die Stelle des Gesellschaftsvertrages die Dienstmiete, da ein von vornherein bestimmter Betrag als Lohn ausbedungen wird. Erwähnt finden wir

---

[1]) Hanserezeß von 1572, 14; von 1591, 18, 24; von 1614 III, 2, IV, 1; Statut von Hamburg von 1613, II, 14, 16, 25; von Lübeck von 1542, 38; von 1586, IV, 1, 2; von Riga von 1673 II, 6, 9; niederländ. Ord. von 1551, 1; von 1563 III, 1; Preuß. Seerecht von 1620 IV, 19, 1 § 2; Schwed. Seerecht von 1667 I, 1; Danske Lov von 1683 IV, I, 1.

[2]) Rooles d'Oléron Art. 18 (vgl. Wisbysches Seerecht Art. 33); Lübecker Statut von 1240 Art. 10; Hamburger Statut von 1270 Art. 9 (bei Pardessus III S. 340); Statut von Bergen c. 5 vgl. 12 (bei Pardessus III S. 30, 35.

diese Art der Heuer auch bereits im Oléronschen Seerecht.[1])

Wenngleich sich auch noch im schwedischen Seerechte von 1667[2]) die Worte finden: „ . . . les gens de l'équipage . . . voyagent pour des gages convenus ou à la part", so ist doch seit Beginn der Neuzeit die Bestimmung eines festen Lohnes das Regelmäßige. Die Befugnis der Schiffsleute, Güter frachtfrei mitzunehmen, das Recht der ‚Führung', blieb jedoch, wenn auch lediglich als Akzessorium der Heuerforderung, bestehen.[3]) Die Anzahl der Güter wurde aber immer mehr beschränkt und schließlich in einzelnen Staaten die Mitnahme derselben gänzlich untersagt.[4]) Der Grund für die Abschaffung der Führung waren neben dem Interesse der Reeder die zahlreichen Mißbräuche, zu denen das Privileg der Zollfreiheit geführt hatte, das die Führung genoß.

Die Heuer wurde für die ganze Reise gezahlt, und es hatten sich für die am häufigsten in Betracht kommenden Reisen sowohl feste Sätze, als auch bestimmte Usancen hinsichtlich der Auszahlung herausgebildet. Wurde eine andere als die ursprünglich beabsichtigte Reiseroute eingeschlagen, so hatten die Schiffsleute Anspruch auf ein „Versegelgeld", wurde dagegen die Reisezeit nur dadurch verlängert, daß das Schiff durch Naturgewalten oder durch Ereignisse, die weder vom

[1]) Rooles d'Oléron Art. 20; vgl. Wisbysches Seerecht Art. 35.

[2]) I, 7 § 1.

[3]) Rehme a. a. O. S. 127: darum trägt die Führung bei Verteilung der großen Haverei nicht bei, z. B. Hamburger Statut von 1603 II, 16, 7. Vgl. dagegen noch Schiffsrecht von 1270, 27 und Stadtrecht von 1497, 38. Vgl. Hanserezeß von 1530, 8: „keyn schypper schall tho keyner Voringhe tho andtworden schuldich seyn", und Lübecker Verordnung von 1542, 9 (bei Pardessus III S. 428).

[4]) vgl. Wagner a. a. O. S. 30 Anm. 73.

Schiffer noch vom Reeder zu vertreten waren, gezwungen war, „Winterlage“ zu halten, so haftete der Reeder nur für Beköstigung des Schiffsvolkes.[1])

Infolge der größeren Ausdehnung der Reisen und der größeren Zahl der Reiserouten wurde die Festsetzung der Heuer vor Beginn der Reise allmählich immer schwieriger und schließlich unmöglich, so daß nun neben der älteren Heuerberechnung zuerst vereinzelt die Festsetzung einer Monatsheuer aufkommt, die schließlich die ältere Heuer verdrängte und heute fast allgemein die Regel ist.

Der Heuervertrag der Seemannsordnung unterliegt den allgemeinen Vorschriften über Rechtsgeschäfte und Schuldverhältnisse des BGB., soweit die Seemannsordnung nicht abweichende Sondervorschriften hat. Insbesondere bei Verzug des Schiffers sind die Paragraphen über den Dienstvertrag (BGB. §§ 611—630) ergänzend heranzuziehen. Soweit aber die Seemannsordnung Bestimmungen hat, geht sie dem Bürgerlichen Gesetzbuch vor.[2])

---

[1]) vgl. schwedisches Seerecht I, 10; Danz. Willkühr von 1597 I, 4, 13 (nicht mehr dagegen in der Willkühr von 1761); V. der Generalstaaten vom 26. 7. 1597.

[2]) vgl. z. B. für den Abschluß des Heuervertrags SeemO. § 7: Niemand darf im Reichsgebiet als Schiffsmann in Dienst treten, bevor er sich über Namen, Geburtsort und Alter vor einem Seemannsamt ausgewiesen und von demselben ein Seefahrtsbuch ausgefertigt erhalten hat. Ist der Schiffsmann ein Deutscher, so darf er vor vollendetem 14. Lebensjahre zur Übernahme von Schiffsdiensten nicht zugelassen werden; auch hat er sich über seine Militärverhältnisse, sowie wenn er noch minderjährig ist, darüber auszuweisen, daß er von seinem gesetzlichen Vertreter zur Übernahme von Schiffsdiensten ermächtigt worden ist. § 8. Die für einen einzelnen Fall erteilte Ermächtigung des gesetzlichen

Der Heuervertrag wird abgeschlossen zwischen dem Schiffsmanne einerseits und dem Kapitän oder dem bevollmächtigten Vertreter der Reederei andererseits. Das Vertragsverhältnis, das so begründet wird, besteht zwischen dem Schiffsmanne und dem Reeder, der nach HGB. § 487 auch für die Forderungen der zur Schiffsbesatzung gehörenden Personen nicht nur mit Schiff und Fracht, sondern persönlich haftet. Der Schiffer handelt hier lediglich als Vertreter des Reeders. Die Auswahl der Schiffsleute liegt aber nach deutschem Rechte nicht nur außerhalb (HGB. § 527), sondern auch im Heimatshafen (HGB. § 526) allein in den Händen des Schiffers, soweit es sich um Personen handelt, welche zu nautischen Diensten angestellt werden, da er auch allein die Verantwortung trägt. Der Reeder ist nicht einmal befugt, bei der Anmusterung der Mannschaft tätig mitzuwirken, er hat das vielmehr denjenigen zu überlassen, die den Heuervertrag abgeschlossen haben.[1]) In der Praxis steht dem Schiffer das ausschließliche Recht zur Annahme der Schiffsmannschaft zu, er haftet infolgedessen auch gemäß BGB. § 831 für das Verschulden der von ihm angestellten Schiffsmannschaft.

Vertreters (§ 7) gilt im Zweifel als ein für allemal erteilt. Kraft derselben ist der Minderjährige für solche Rechtsgeschäfte unbeschränkt geschäftsfähig, welche die Eingehung oder Aufhebung von Heuerverträgen oder die Erfüllung der sich aus einem solchen Vertrag ergebenden Verpflichtungen betreffen.

[1]) Auch nach fremden Seerechten ist der Reeder nicht berechtigt, dem Schiffsführer wieder seinen Willen Schiffsleute mitzugeben, doch verlangen das französische, belgische, italienische, spanische, niederländische, russische und finnländische Recht Zuziehung wenigstens der anwesenden Reeder, während das englische, norwegische und schwedische Recht mit dem HGB. übereinstimmen. Vgl. Wagner S. 248.

Der Heuervertrag ist ein formloser Vertrag, dessen Gültigkeit weder an schriftliche Abfassung noch an den nachfolgenden Vollzug der Anmusterung gebunden ist. Dem Schiffsmanne ist aber bei der Anheuerung von dem Heuernden — in der Regel also von dem Kapitän — der Heuerschein zu übergeben, welcher enthalten muß:

1. Den Namen des Schiffes,
2. Angabe der Dienststellung,
3. Angabe der Reise oder Dauer des Vertrages,
4. Höhe der Heuer,
5. Zeit und Art der Anmusterung, und
6. Unterschrift des Heuernden.

Fristen und sonstige Bestimmungen über Beendigung des Vertrages sollen für beide Teile gleich lauten. Sind sie für den Schiffsmann ungünstiger, so kann er die dem anderen Teile zugestandenen Rechte auch für sich in Anspruch nehmen.[1]) Über die Geltungsdauer des Vertrages gibt der Heuerschein Auskunft; der Vertrag kann entweder für eine bestimmte Reise oder auf Zeit (die Regel) abgeschlossen werden. Im Zweifel gilt er als bis zur Rückkehr des Schiffes in den Hafen der Ausreise eingegangen. Ist der Vertrag auf unbestimmte Zeit ohne Kündigungsfrist geschlossen, so hat jeder vertragschließende Teil das Recht, mit einer vierundzwanzigstündigen Kündigungsfrist vom Vertrage zurückzutreten, sobald das Schiff einen Hafen zum Laden oder Löschen anläuft; diese Bestimmung hat insofern ihre Berechtigung, als anzunehmen ist, daß in solchen Häfen eine Ergänzung der Mannschaft auf ihren alten Bestand möglich sein wird. Sind Zweifel über die Höhe der Heuer vorhanden, so entscheidet das Seemannsamt, vor dem die Anmusterung erfolgte.

[1]) SeemO. § 27.

Der formelle Akt der Anmusterung ist zurückzuführen auf die Bestrebungen des Staates, im Interesse der Schiffer eine Doppelverheuerung zu verhindern.[1]) Doch finden sich auch Belege dafür, daß noch andere Gründe für die Anstellung besonderer Beamten zur Prüfung der Papiere der Schiffsleute maßgebend waren. So bestimmte das Hamburgische Statut von 1603 in Teil 2 Titel 14 Art. 25, daß „kein Schiffer nach diesem Tage Schiffsvolk häuren solle, wie sie Nahmen haben mögen, sie haben denn genugsame Paßbord ihres redlichen Verhaltens von ihren Schiffern, mit welchen sie gefahren haben". Dasselbe bestimmte das Reglement für den Wasserschout vom 31. 8. 1691 § 3,[2]) der Rezeß von 1591 Art. 18 und das Hansische Seerecht Titel 4 Art. 1.

Diese Beamten, meist „Wasserschout" (in Danzig „Wasserdiener") genannt, hatten die Vermittelung der Heuerverträge als ausschließliches Recht; sie hatten ferner ein Register zu führen und über die Registrierungen Ausweise auszustellen, Schiffsleute, die sich dem Dienstantritte entzogen, aufzusuchen, und hafteten sogar, wenn sie diese nicht ergriffen, persönlich für das Handgeld.

Aus diesen Einrichtungen entwickelten sich allmählich die Schiffahrtsbücher und der formelle Akt der An- und Abmusterung, die bereits früher fast allgemein partikularrechtlich eingeführt waren und in demselben Um-

---

[1]) Wagner a. a. O. S. 336ff.

[2]) Langenbeck, Anmerkungen über das hamburgische Schiffs- und Seerecht, Hamburg 1727, S. 103 ff. Der Wasserschout soll ein Register über alle seefahrenden Personen führen und jedem der letzteren, „welcher sich also angegeben, in einem dazu gedruckten Zettel, durch Inserierung seines Namens einen Beweis geben, daß er obgedachtermaßen enregistriert sei".

fange auch von der Seemannsordnung von 1872 aufgenommen und für alle Kauffahrteischiffe, welche das Recht, die Reichsflagge zu führen, ausüben dürfen, in Geltung sind. Doch kann die Anwendung der gewerberechtlichen Bestimmungen der Seemannsordnung auf kleinere Fahrzeuge (Küstenfahrer usw.) gemäß Seemannsordnung § 134 durch Verordnung des Bundesrats ganz oder teilweise ausgeschlossen werden.

Die Anmusterung ist von dem Kapitän zu veranlassen. Sie besteht aus zwei Teilen: der Verlautbarung des zwischen Schiffer und Schiffsmann geschlossenen Heuervertrages vor einem Seemannsamte einerseits und der Ausfertigung dieser Verhandlung als Musterrolle andererseits.[1]) Die Anmusterung ist vor Antritt oder Fortsetzung der Reise vorzunehmen; nur, wenn dadurch die Reise bedeutend verzögert wird, ist sie auch vor dem nächsten Seemannsamte, das angegangen werden kann, zulässig. Die Gründe hierfür hat der Schiffer in das Schiffstagebuch einzutragen. Die Unterschriften des Schiffers sind vom Seemannsamte zu beglaubigen.

Die Musterrolle gehört zu den Schiffspapieren und ist daher während der Dauer der Reise vom Kapitän an Bord aufzubewahren.

Nach Beendigung des Dienstverhältnisses hat der Kapitän in gleicher Weise die Abmusterung zu bewirken, die nur in einer Verlautbarung vor dem Seemannsamte des Liegehafens besteht. Vor der Abmusterung kann der Schiffsmann vom Kapitän ein Führungszeugnis kosten- und stempelfrei verlangen, das aber in das Seefahrtsbuch nicht eingetragen werden darf. Die erforderlichen Eintragungen in dieses bestehen in einer Bescheinigung über die bisherigen Rang- und Dienstverhältnisse und die Dauer der Dienstzeit.

[1]) Anderer Ansicht Pappenheim a. a. O. S. 442 Anm. 4.

Die Schiffsgewalt des Kapitäns.

§ 3.

Disziplinargewalt.

Schon im Mittelalter hatte sich ein eigenartiges Herrschaftsverhältnis des Schiffers über die Schiffsmannschaft herausgebildet, das sogar so weit ging, daß Streitigkeiten der Schiffsleute untereinander dem ordentlichen Richter entzogen waren und vom Schiffer entschieden wurden. Auch in den Rooles d'Oléron[1]) wird der Schiffer als Schiedsmann und Richter erwähnt. Was die Stellung des Kapitäns zur Mannschaft sonst anbelangt, so existierte in derselben Rechtsaufzeichnung folgende nur ganz allgemein gefaßte Bestimmung[2]): „. . . wenn der Schiffer einen Schiffsmann schlägt, es sei mit der Faust oder der flachen Hand, so soll dieser den Schlag geduldig aushalten; wenn aber der Schiffer mehr als einen Schlag gibt, so mag er sich verteidigen; wenn aber ein Schiffsmann zuerst schlägt, so soll er 100 Sols Strafe zahlen, oder die Hand verlieren" (an anderen Stellen: „am freyen höchsten gestraffet werden").[3])

Die Disziplinarstrafgewalt gegen Ende des Mittelalters ging bedeutend weiter als die heutige. Die Strafe konnte der Kapitän willkürlich bestimmen, er hatte das Recht, den Schiffsmann wegen Diebstahls, Aufruhrs, Ungehorsams, Faulheit und Widersetzlichkeit zu züchtigen,[4]) an Land zu setzen,

---

[1]) Engelbrecht, corpus juris nautici S. 55.

[2]) Rooles d'Oléron Art. 12.

[3]) vgl. dänisches Seegesetz Friedrichs II. von 1561 Art. 15; Pardessus III S. 247.

[4]) Engelbrecht a. a. O. S. 156; Verordnung des Rates von Barcelona vom 20. 9. 1435.

„doch daß Leute darauf wohnen“,[1]) und zwar entweder beim ersten Male,[2]) oder erst im Wiederholungsfalle.[3]) Auch im preußischen Seerechte von 1721 Kap. IV Art. 21 hatte der Schiffer im Falle der Widersetzlichkeit oder des Aufruhrs gegen ihn fast unumschränkte Strafgewalt, er durfte den Schiffsmann in den Bojen auf Wasser und Brot setzen, lersen, von der Rahe fallen oder kielholen lassen, er durfte ihn sogar aussetzen und töten.[4]) Mir uß erwähnt in seinem Buche „Das Seerecht und die Flußschiffahrt nach den preußischen Gesetzen“, Leipzig 1838, Bd. 1 S. 309 ff. als Strafen willkürliche Geld- und Leibesstrafe. Im preußischen Gesetze von 1841 zur Aufrechterhaltung der Mannszucht auf Seeschiffen § 2 hatte der Kapitän nur im Falle einer Meuterei oder einer sonstigen dem Schiffe drohenden Gefahr und bei Gewalttätigkeiten des Schiffsvolks eine unumschränkte Strafgewalt. Die Strafmittel waren folgende: Geldstrafen bis zu 5 Talern, Kostschmälerung, Gefängnis bis zu 8 Tagen, erforderlichenfalls bei Wasser und Brot, Anschließen mittels eiserner Fesseln in den unteren Schiffsräumen bis zu 3 Tagen, und erst wenn diese Strafmittel sich als nicht ausreichend herausstellten, körperliche Züchtigung. Durch das preußische Gesetz von 1864 betreffend die Rechtsverhältnisse der Schiffsmannschaft auf den Seeschiffen wurde die körperliche Züchtigung als Disziplinarstrafe gänzlich aufgehoben. Die Kommandogewalt an Bord blieb aber im vollsten Umfange bestehen, die Schiffs-

---

[1]) Langenbeck a. a. O.; Hanseatisches Seerecht von 1591.

[2]) Hanseatisches Seerecht von 1591 Art. 30 und Hans. Seerecht von 1614 Titel 3 Art. 3 (Engelbrecht a. a. O. S. 121 ff.).

[3]) Rooles d'Oléron Art. 13; Wisbysches Seerecht Art. 22.

[4]) Sahme, Einleitung zum Seerecht des Königreichs Preußen, Königsberg 1747.

leute waren im Dienste zu unbedingtem Gehorsam verpflichtet.[1])

Im heutigen Seerechte ist die Herrschergewalt des Kapitäns in allen Staaten mehr oder weniger beschränkt worden.

Den weitesten Spielraum in der Wahl der Strafmittel läßt das nordamerikanische Seerecht dem Kapitän;[2]) abgesehen von der Todesstrafe ist seine Strafgewalt fast unbeschränkt, die Strafen werden in Anwesenheit der versammelten Schiffsmannschaft vollzogen.

Im italienischen Rechte hat der Kapitän, soweit es sich um die Sicherheit des Schiffes, die Fracht und den Erfolg der Reise handelt, unbegrenzte Strafgewalt; denjenigen, der sich der Strafe nicht fügt, darf er bis zu 10 Tagen in Eisen legen.[3])

Das französische Seerecht schreibt den Schiffsleuten blinden Gehorsam gegenüber den Befehlen des Kapitäns vor. Gegen die Strafen, die er verhängt, gibt es keine Revision und Kassation;[4]) die schwereren Disziplinarstrafen soll er aber nur auf hoher See verhängen und in Häfen, in denen kein Kommandant eines französischen Kriegsschiffes, kein commissaire de l'inscription maritime und kein französischer Konsul erreichbar ist. Als Disziplinarmittel werden einfacher Arrest, Rationsverkürzung, bis achttägige Fesselung und Dunkelarrest bis zu 5 Tagen erwähnt.

Nach dem norwegischen Seerechte von 1893, der Grund-

---

[1]) Kaltenborn a. a. O. Bd. 1 S. 164.

[2]) Loosey a. a. O. S. 7, 22 ff.

[3]) Codice per la marina mercantile del regno d'Italia, parte I tit. II capo IX Art. 92 u. 459.

[4]) Fromageot, code disciplinaire et pénal pour la marine marchande.

lage unserer Seemannsordnung von 1902, steht dem Kapitän[1]) ein Züchtigungsrecht nicht mehr zu. Nur im Falle der Widersetzlichkeit und des Aufruhrs darf er jedes zur Wiederherstellung der Ordnung notwendige Mittel anwenden, also auch körperliche Züchtigung und Fesselung. Die Schiffsleute müssen ihm aus eigenem Antriebe hierbei jede Unterstützung zuteil werden lassen.

Das russische Seerecht[2]) enthält fast dieselben Bestimmungen. Auch hier ist Leibesstrafe gegen das Schiffsvolk verboten, nur bei dauernder Trägheit bei Rettung des Schiffes und bei Meuterei darf nach Abhaltung eines Schiffsrates eine körperliche Züchtigung vom Schiffer verhängt werden. Die Zahl der Rückenhiebe, die mit einer Gerte oder einem Tauende auszuteilen sind, darf nicht mehr als fünf und im Falle einer Meuterei nicht mehr als zwölf betragen.

Wir kommen nun zur Schiffsgewalt des Kapitäns über die Schiffsmannschaft im heutigen deutschen Seerecht. Schon dann, wenn nach erfolgter Anmusterung der Schiffsmann ohne einen genügenden Entschuldigungsgrund sich dem Antritte oder der Fortsetzung des Dienstes entzieht, kann der Kapitän den Schiffsmann durch das Seemannsamt, oder wo ein solches nicht existiert, von der Ortspolizeibehörde zwangsweise zur Erfüllung seiner Pflicht anhalten lassen.

Auch im Auslande ist diese zwangsweise Zuführung in die Gewalt des Kapitäns durch Verträge mit fast allen Staaten gesichert. Danach müssen die Ortsbehörden auf Antrag der Konsularbeamten des Deutschen Reiches (in China subsidiär

[1]) § 44 Abs. 1 Satz 2.

[2]) Zwingmann, Russische Handelsgesetzgebung, Riga 1889; HGB. §§ 298, 299.

auch der Schiffer) jede Hilfe für Ermittlung, Verhaftung und Festhaltung der entlaufenen Schiffsleute gewähren, jedoch nur dann, wenn der beantragende Teil die daraus erwachsenden Kosten zu tragen sich bereit erklärt, und sich binnen gewisser Fristen Gelegenheit zur Rücksendung des Schiffsmannes in seine Heimat bietet. Widrigenfalls sind sie nach vorheriger Benachrichtigung des Beantragenden zu entlassen und dürfen aus demselben Grunde nicht wieder verhaftet werden.

Die Herrschaftsgewalt des Kapitäns zeigt sich ferner darin, daß durch den zwischen ihm und dem Schiffsmanne geschlossenen Vertrag alle übrigen Verpflichtungen des Schiffsmannes, auch wenn sie früher eingegangen sind, aufgehoben werden,[1]) sobald auf denselben eine Anmusterung erfolgt ist; hat diese letztere nicht stattgefunden, so entscheidet der zuerst abgeschlossene Vertrag.

Soweit die Herrschaftsgewalt des Kapitäns als Schiffsgewalt im allgemeinen; die Disziplinargewalt dagegen hat, wie schon oben gesagt, zum Zwecke, den Schiffsmann zur Erfüllung seiner dienstlichen Verpflichtungen und zur Befolgung der in der Schiffsordnung gegebenen Vorschriften zu zwingen.

Anders als die Schiffsgewalt i. w. S. beginnt die Disziplinargewalt nicht bereits mit dem formellen Akte der Anmusterung, sondern erst mit dem formlosen Dienstantritte des Schiffsmannes, wie sie auch nicht erst mit der Abmusterung, sondern bereits mit der Beendigung des Dienstes ihren Abschluß findet. Die Pflicht zum Antritte des Dienstes beginnt allerdings schon mit der Anmusterung, jedoch kann im Heuer-

[1]) SeemO. § 30.

vertrage auch ein anderer Zeitpunkt, zu welchem der Dienstantritt erfolgen soll, zugleich mit dem Liegeplatz oder Meldeort angegeben werden. Eine Verzögerung des Dienstantrittes über 24 Stunden berechtigt den Kapitän oder Reeder zum Rücktritt vom Vertrage.[1]) Ebenso ist der Schiffsmann verpflichtet, bis zur Abmusterung das Schiff nicht zu verlassen, es sei denn mit Erlaubnis des Kapitäns in der Freizeit in einem Hafen des deutschen Reichsgebietes; selbstverständlich kann die Entlassung nach beendeter Reise bereits vor der Abmusterung durch den Kapitän erfolgen.[2])

In Vertretung des Kapitäns darf nur der erste Offizier des Deckdienstes und der erste Offizier des Maschinendienstes innerhalb seines Dienstbereiches die Disziplinargewalt ausüben.[3])

Die vom Kapitän infolge seiner Schiffsgewalt erlassene Schiffsordnung, sowie seine sonstigen dienstlichen Befehle dürfen sämtlich nur im Dienste an Bord des Schiffes, in dessen Booten, in den Leichterfahrzeugen und auf dem Lande, soweit sie die Erfüllung der Verpflichtungen des Schiffers bezwecken, gegeben werden. Drohende Gefahr entbindet den Schiffsmann nicht von seinen Verpflichtungen gegenüber dem Kapitän, auch darf er ohne Einwilligung desselben, solange sich dieser noch an Bord befindet, das Schiff nicht verlassen, und muß im Falle des Schiffbruches, soweit er dazu imstande ist, zur Rettung der an Bord befindlichen Fracht, bezw. Passagiere beitragen. Ferner ist ihm das unbefugte Verlassen des Schiffes oder das Ausbleiben über die festgesetzte Zeit, das Wegbringen eigener oder fremder Sachen von Bord des

[1]) SeemO. § 32.

[2]) SeemO. § 34 Abs. 3.

[3]) SeemO. § 84.

Schiffes und Anbordbringen oder Anbordbringenlassen von Gütern oder sonstigen Gegenständen ohne Erlaubnis, und die eigenmächtige Zulassung fremder Personen an Bord und Gestattung des Anlegens von Fahrzeugen an das Schiff[1]) verboten. Der Schiffsmann ist verpflichtet, dem Kapitän auf Verlangen jederzeit wahrheitsgemäß und vollständig mitzuteilen, was ihm über die den Schiffsdienst betreffenden Angelegenheiten bekannt ist.[2]) Auch muß er, selbst wenn der Heuervertrag infolge eines Verlustes des Schiffes beendigt ist, auf Verlangen des Kapitäns bei der Verklarung mitwirken und seine Aussage event. beeidigen.[3]) Er hat sich stets nüchtern zu halten und gegen jedermann ein angemessenes und friedfertiges Betragen zu beobachten.

Die Mittel, die der Kapitän gegen den Schiffsmann anwenden darf, sind Disziplinarstrafen und Zwangsmittel. Zur Aufrechterhaltung der Ordnung und zur Sicherung der Regelmäßigkeit des Dienstes ist der Kapitän befugt, die geeigneten Maßregeln zu ergreifen. Er darf zu diesem Zwecke Diensterschwerungen, z. B. Straf- und Nacharbeit, Strafwachen, Urlaubsentziehung und Kostschmälerung, die jedoch höchstens drei Tage andauern darf, verhängen. Geldbußen, Kostschmälerung von mehr als dreitägiger Dauer, Einsperrung und körperliche Züchtigung darf er in diesem Falle weder als Strafe, noch als Zwangsmittel anwenden. Bei einer Widersetzlichkeit oder bei beharrlichem Ungehorsam ist der Kapitän zur Anwendung aller Mittel befugt, welche geeignet sind, seinen Befehlen Gehorsam zu verschaffen. Es ist ihm also erforderlichenfalls auch die Anwendung von körperlicher Ge-

[1]) SeemO. §§ 87, 88, 96.

[2]) SeemO. § 86.

[3]) SeemO. § 42 Abs. 1.

walt in dem durch die Umstände gebotenen Maße gestattet. Er darf ferner gegen die Beteiligten die geeigneten Sicherheitsmaßregeln ergreifen und sie nötigenfalls während der Reise fesseln. Die Schiffsleute sind auf Verlangen des Kapitäns zu jeder Unterstützung verpflichtet.[1]) Die verhängten Zwangsmittel dürfen nur so lange angewandt werden, als zur Erreichung des beabsichtigten Zweckes notwendig ist; im Falle einer Meuterei wird also der Kapitän, auch wenn die gefesselten oder eingesperrten Schiffsleute ihren Dienst in der vorgeschriebenen Weise zu erfüllen versprechen, berechtigt sein, wenn er Grund hat, in ihre Worte Zweifel zu setzen, zu seiner eigenen Sicherheit die getroffenen Maßregeln weiter bestehen zu lassen.

Verstößt der Schiffsmann gegen das Verbot, eigene oder fremde Güter an Bord zu bringen, so hat er die höchste am Abladeorte zur Abladezeit für solche Reisen und Güter bedungene Fracht zu erstatten, der Kapitän ist sogar befugt, solche Güter über Bord zu werfen, wenn ihr Verbleib an Bord Schiff oder Ladung oder die Gesundheit der an Bord befindlichen Personen gefährden oder das Einschreiten einer Behörde zur Folge haben kann.[2]) Auch Waffen oder Munition, Branntwein oder andere geistige Getränke, oder mehr an Tabak und Tabakswaren (Zigarren und Zigaretten), als er zu seinem eigenen Gebrauche auf der beabsichtigten Reise bedarf, ist ihm ohne Erlaubnis des Kapitäns an Bord zu bringen verboten; die trotzdem mitgenommenen Gegenstände verfallen dem Schiffe.[3])

Ist den Umständen nach, wenn das Schiff im Hafen oder

---

[1]) SeemO. § 91.

[2]) SeemO. § 87.

[3]) SeemO. § 88.

auf der Reede liegt, ein Entweichen der Schiffsleute zu befürchten, so darf der Kapitän zur Sicherheit die Sachen derselben bis zur Abreise des Schiffes in Verwahrung nehmen.[1])

Stellt sich nach Antritt der Reise heraus, daß der Schiffsmann zu dem Dienste, zu welchem er sich verheuert hat, untauglich ist, so ist der Kapitän befugt, ihn im Range herabzusetzen und seine Heuer verhältnismäßig zu verringern.[2])

Alle verhängten Disziplinarstrafen und Zwangsmittel hat der Kapitän zugleich mit den begründenden Tatsachen in das Schiffstagebuch sobald als möglich einzutragen.[3])

Zur Unterstützung der Zwangs- und Disziplinargewalt des Kapitäns enthält die Seemannsordnung in den §§ 93—109 Strafvorschriften, die eine notwendige Ergänzung der übrigen Paragraphen bilden.

§ 4.

Beamtenbefugnisse.

In der modernen Seegesetzgebung ist die Schiffsgewalt des Kapitäns noch nach einer dritten Seite hin erweitert; der Kapitän hat nämlich in gewissen Grenzen sowohl freiwillige Gerichtsbarkeit auszuüben, als auch strafprozessuale Funktionen zu erfüllen. Bis in die Mitte des 18. Jahrhunderts hatte er diese Befugnisse noch nicht, sie bildeten sich erst

---

[1]) SeemO. § 90.

[2]) SeemO. § 43.

[3]) SeemO. § 89. Nach SeemO. § 111 wird der Kapitän, der einem Schiffsmanne gegenüber seine Disziplinargewalt mißbraucht, mit Geldstrafe bis zu 1000 Mk. oder mit Gefängnis bis zu einem Jahre, und wenn er die vorgeschriebene Eintragung in das Schiffstagebuch unterläßt, mit Geldstrafe bis zu 150 Mk. oder mit Haft bestraft.

später heraus, und zwar nicht in allen Seegesetzgebungen in gleichem Umfange.

1. Standesbeamter.

Nach dem norwegischen, italienischen, französischen und deutschen Seerechte vertritt der Kapitän nur bei Geburten und Todesfällen den Standesbeamten, während er nach nordamerikanischem [1]) und englischem [2]) Rechte auch bei Eheschließungen zuständig ist.

Da es sich in vorliegender Arbeit nur um die Stellung des Kapitäns zur Schiffsmannschaft handelt, kommt seine Tätigkeit bei Geburten und Eheschließungen für uns nicht in Betracht. In welcher Weise er beim Todesfalle eines Schiffsmannes als Beamter zu fungieren hat, bestimmt sich nach dem Gesetze über die Beurkundung des Personenstandes vom 6. 2. 1875 §§ 61—64. Der Kapitän hat danach von dem Augenblick der Abreise des Schiffes bis zur Rückkehr in einen inländischen Hafen, der zugleich das Reiseziel ist, jeden Sterbefall spätestens einen Tag, nachdem er sich ereignet hat, in das Schiffstagebuch unter Zuziehung von zwei Schiffsoffizieren oder von anderen glaubhaften Personen, bezw. falls ein besonderes Sterberegister vorhanden ist, auch in dieses einzutragen, eigenhändig zu unterschreiben und ebenso von den zugezogenen Urkundspersonen unterschreiben zu lassen. Die Beurkundung des Sterbefalles hat zu enthalten:

1. Ort, Tag und Stunde des erfolgten Todes nach bürgerlicher Zeit;

---

[1]) Navigation laws of the United States of America, 1886 (revised Statutes VIII, 48).

[2]) Merchant Shipping Act 1894 II, 240.

2. Vor- und Familiennamen, Religion, Alter, Stand oder Gewerbe, Wohnort und Geburtsort des Verstorbenen;

3. Vor- und Familiennamen seines Ehegatten, oder Vermerk, daß der Verstorbene ledig gewesen ist;

4. Vor- und Familiennamen, Stand oder Gewerbe und Wohnort der Eltern des Verstorbenen;

5. die mutmaßliche Ursache des Todes.

Sind dem Kapitän einige der anzugebenden Verhältnisse unbekannt, so hat er dies bei der Eintragung zu vermerken. Ist er über Einzelheiten nicht genau unterrichtet, so hat er darauf zu bestehen, daß eine zur Mitteilung verpflichtete oder aus eigener Wissenschaft orientierte Person ihm die Anzeige erstattet. Ferner hat der Kapitän von der erfolgten Eintragung zwei von ihm beglaubigte Abschriften anzufertigen, und je eine derselben dem Seemannsamte zur Aufbewahrung und demjenigen Standesbeamten, in dessen Bezirk der Verstorbene seinen letzten Wohnsitz gehabt hat, zu übergeben.

2. Nachlaßverwalter.

Nicht mehr zuständig ist der Kapitän für Abfassung von Testamenten der Schiffsleute an Bord. Ursprünglich war hierfür ein besonderer Beamter, der Schiffsschreiber, bestellt,[1]) der indessen bald durch den Kapitän vertreten werden konnte. Nachdem im Anfange des 19. Jahrhunderts das Institut des Schiffsschreibers abgeschafft war, gingen fast seine sämtlichen Funktionen, so auch die eben erwähnte, auf den Kapitän über. Derartige Bestimmungen enthielt sowohl der Code Napoléon (Buch III Art. 988 ff.), als auch die Merchant Shipping Act von 1854 (§ 200).

[1]) Bernsten, Die Schiffsgewalt S. 42.

Dem gemeinen deutschen Rechte war eine besondere Testamentsform für an Bord Eingeschiffte unbekannt, nach preußischem Rechte war für Schiffsleute in Anbetracht dessen, daß sie sich in ähnlicher Lage wie der Soldat im Felde befinden, die Errichtung des Militärtestaments für zulässig erklärt.[1])

Nach heutigem Recht (BGB. § 2251) wird bei Errichtung des Seetestaments kein Unterschied zwischen dem Kapitän und einer anderen Person gemacht, außerhalb eines inländischen Hafens kann ein Testament durch mündliche Erklärung vor drei Zeugen verfaßt werden. Über die Errichtung ist ein Protokoll aufzunehmen (BGB. § 2250).

Doch fallen dem Kapitän beim Todesfalle eines Schiffs-

---

[1]) Miruß a. a. O. I §§ 406—409. Zur Gültigkeit eines schriftlich aufgesetzten Testamentes ist es hinreichend, wenn es, von dem Testator eigenhändig geschrieben und unterschrieben, in seinem Nachlaß vorgefunden wird. Ist das Testament vom Testator nicht selbst geschrieben, sondern nur unterschrieben, so ist Mitunterschrift auch nur eines Zeugen hinreichend. Im Falle einer gegenwärtigen Gefahr erhält eine von dem Testator nur mündlich erklärte Verordnung Gültigkeit, wenn dies vor dem Vorgesetzten des Schiffes oder vor zwei glaubwürdigen Zeugen, welche den Inhalt eidlich bekunden können, geschehen ist. Außerdem ist ein dergleichen mündliches Testament oder Kodizill nur alsdann gültig, wenn es vor dem Vorgesetzten des Schiffes in Gegenwart zweier Zeugen errichtet, ein schriftlicher Vermerk darüber aufgenommen und dieser Vermerk von dem Vorgesetzten des Schiffes und den Zeugen unterschrieben ist. In allen übrigen Fällen ist ein nur unterschriebenes Testament irgend einem vorgesetzten Offizier in Gegenwart zweier Zeugen zu übergeben. Dieser hat die Zeit der Übergabe zu vermerken und den Vermerk von den Zeugen mitunterschreiben zu lassen. Das Testament gilt nur, wenn der Schiffsmann auf See oder so bald nach dem Einlaufen in einen Hafen verstirbt, daß er das Testament vor einem ordentlichen Gerichte nicht hat wiederholen können.

mannes andererseits Verpflichtungen zur Last, die auf eine beamtenähnliche Qualität schließen lassen.

Während bis in den Anfang des vorigen Jahrhunderts der oben erwähnte Schiffsschreiber[1]) die Sorge für den Nachlaß des Schiffsmannes hatte, und dies ebenso wie beim Testamente nur in Ermangelung eines solchen Amt des Kapitäns war, vollzog sich bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts in fast allen Seegesetzgebungen nach Wegfall des Schiffsschreibers der Übergang seiner Befugnisse und Verpflichtungen als Nachlaßverwalter auf den Kapitän.

Dieser hat, soweit der Nachlaß eines verstorbenen Schiffsmannes sich an Bord befindet, für die Aufzeichnung und sorgfältige Aufbewahrung der an Bord befindlichen Effekten desselben in geeigneter Weise Sorge zu tragen, er wird sie event. (bei drohendem Verderb, oder falls durch ein längeres Lagern Entwertung zu befürchten ist) im Wege der Versteigerung veräußern und den Erlös an sich nehmen. Diesen wird er, sowie das etwaige Heuerguthaben nebst der erwähnten Aufzeichnung und dem Nachweis über den Todesfall demjenigen Seemannsamte, bei dem es zuerst geschehen kann, oder mit dessen Genehmigung dem Seemannsamte des Ausreise- oder des Heimathafens übergeben. Die Inventarisierung ist unter Zuziehung von zwei Schiffsoffizieren oder anderen glaubhaften Personen vorzunehmen.[2])

Die Aufbewahrung der Nachlaßgegenstände bezw. des Erlöses aus ihnen durch den Kapitän hat zu erfolgen, auch wenn Angehörige des Erblassers sich an Bord befinden, eine Bestimmung, die zur Sicherung der event. noch vorhandenen

---

[1]) Bernsten, Die Schiffsgewalt S. 32 ff.

[2]) SeemO. § 65.

anderen Erben dient und infolgedessen dem zwingenden Recht angehört.

Erbberechtigungen gewisser Personen der Schiffsbesatzung, wie sie im älteren Seerechte anerkannt und auch in England lange in Geltung waren, sind in der heutigen Seegesetzgebung aller Staaten aufgehoben.

3. Vertreter der gerichtlichen Polizei.

Im Interesse der Durchführung einer geregelten Strafrechtspflege wurde bereits im Mittelalter[1]) der Kapitän mit gewissen Rechten und Pflichten betraut, welche heute dem Untersuchungsrichter, dem Staatsanwalt oder den Ortspolizeibehörden zustehen, während eine tatsächliche Gerichtsbarkeit, die in den älteren Seerechten teils allgemein, teils für gewisse Verbrechen anerkannt war, dem heutigen Seerecht nicht mehr bekannt ist.[2])

Abgesehen vom schwedischen und dänischen Seerechte des 17. Jahrhunderts,[3]) nach denen der Schiffer wegen geringerer an Bord verübter Vergehen, besonders der sogen. Seevergehen der Schiffsleute, berechtigt war, Kriminalstrafen zu erkennen und zu vollstrecken, war die strafrichterliche Tätigkeit des Schiffers stets nur eine vorbereitende. Nach dem Hans. Seerecht von 1591 und nach Sahme[4]) hatte der Schiffer den Delinquenten in Gewahrsam zu nehmen und dem ersten Gerichte zur Aburteilung auszuliefern.

---

[1]) Bernsten, Die Schiffsgewalt S. 46.

[2]) Wagner a. a. O. S. 323.

[3]) Schwedisches Seerecht Karls XI. von 1667, bei Pardessus III S. 146ff., und dänisches Gesetz Christians V. von 1683 IV, II, 22, bei Pardessus III S. 272ff.

[4]) a. a, O. II § 8.

Dieselben Befugnisse hat der Kapitän nach heutigem Seerechte. Begeht ein Schiffsmann, während das Schiff sich auf der See oder im Auslande[1]) befindet, ein Vergehen oder Verbrechen, so hat der Kapitän unter Zuziehung von Schiffsoffizieren und anderen glaubhaften Personen alles dasjenige genau aufzuzeichnen, was auf den Beweis der Tat und auf deren Bestrafung Einfluß haben kann. Insbesondere ist in den Fällen der Tötung oder schweren Körperverletzung die Beschaffenheit der Wunden genau zu beschreiben, auch zu vermerken, wie lange der Verletzte etwa noch gelebt hat, ob und welche Heilmittel angewendet sind, und welche Nahrung der Verletzte zu sich genommen hat.[2])

Ist das Entweichen des Täters zu besorgen, so ist der Kapitän, wenn der Schiffsmann sich des Vergehens des Diebstahls, Betrugs, der Untreue, Unterschlagung, Hehlerei oder Urkundenfälschung oder einer mit Todesstrafe oder mit Zuchthaus bedrohten Handlung schuldig macht, verpflichtet, ihn festzunehmen. Auch sonst ist er im Falle einer dieser strafbaren Handlungen, und wenn der Schiffsmann, um sich der Fortsetzung des Dienstes zu entziehen, entweicht oder sich verborgen hält, oder wenn er mit der Heuer entweicht oder sich verborgen hält, um sich dem übernommenen Dienste zu entziehen, zur Festnahme berechtigt.[3])

Dieselben Befugnisse hat der Kapitän auch im heutigen italienischen, russischen und französischen Seerechte; noch weiter geht das nordamerikanische Recht,[4]) das ihm sogar

---

[1]) Die Schutzgebiete gelten als Inland.

[2]) SeemO. § 126.

[3]) SeemO. §§ 70, 3, 93, 2, 3, 127, 2.

[4]) Loosey a. a. O. S. 8.

gestattet, den Delinquenten körperlich zu züchtigen, in Eisen zu legen, oder ihn auf andere Weise zu bestrafen.

Nach deutschem Seerechte hat der Kapitän den Schiffsmann unter Mitteilung der aufgenommenen Verhandlung an dasjenige Seemannsamt, bei welchem es zuerst geschehen kann, abzuliefern. Lehnt ein Seemannsamt im Auslande die Übernahme ab, so hat der Kapitän das nächste Seemannsamt darum anzugehen. In dringenden Fällen kann er den Schiffsmann auch einer fremden Behörde zwecks Auslieferung an die zuständige deutsche Behörde, nicht aber zur Bestrafung, überweisen.

Hat der Kapitän den Verdacht, daß ein Schiffsmann an einer strafbaren Handlung beteiligt ist, so hat er selbstverständlich das Recht, die Effekten desselben zu durchsuchen.[1])

Alle diese Befugnisse des Kapitäns haben den Zweck, die Ruhe, Sicherheit und Ordnung auf dem Schiffe aufrechtzuerhalten, und liegen daher mit im öffentlichen Interesse.

§ 5.

Charakter der Schiffsgewalt.

Der eigentliche Charakter der Schiffsgewalt ist bestritten.

Diametral gegenüber stehen sich die Ansichten Wagners[2]) einerseits und Zorns[3]) und Bernstens[4]) andererseits. Wagner führt die Schiffsgewalt lediglich auf einen privat-

[1]) SeemO. § 127.

[2]) Handb. des Seerechts Einleitung: Personen des Seerechts, Leipzig 1906.

[3]) Das Staatsrecht des Deutschen Reiches Bd. 2, Berlin 1897.

[4]) Die Schiffsgewalt, Inaug.-Diss. Göttingen 1904.

rechtlichen Vertrag zurück; er sagt, daß die Besonderheit, daß Personen, welche eine Seereise unternehmen, längere Zeit hindurch nur auf sich selbst angewiesen sind, naturgemäß dazu habe führen müssen, ein eigentümliches personenrechtliches Verhältnis unter denselben zur Entstehung zu bringen. Dieses besondere Prvatrechtsverhältnis, welches fortan als Schiffsgewalt bezeichnet werden solle, sei von dem staatsrechtlichen Gebiete streng abzugrenzen; eine Abgrenzung, die um so nötiger sein dürfte, je mehr die Grenzen ineinander zu laufen schienen.[1]) Er bezeichnet die Schiffsgewalt als die oberste Willensherrschaft über die auf einem Schiffe befindlichen Personen, welche dem Gebiete des Privatrechts angehört.[2])

Im Gegensatz hierzu ist die Schiffsgewalt nach Zorn ein staatsrechtliches Institut und der Schiffer auf hoher See Vertreter der deutschen Staatsgewalt[3]) über Schiff und Mannschaft. Ebenso sagt Bernsten, daß die Gewalt, die der Kapitän besitzt, nur Staatsgewalt sein könne, öffentliche Zwangsgewalt, die der Staat ihm im öffentlichen Interesse zur Handhabung auf dem Schiffe, dem schwimmenden Bestandteile des Staates, anvertraut hat.[4])

Bevor wir diese Frage erledigen, müssen wir auf die einzelnen Funktionen des Kapitäns als Inhaber der Schiffsgewalt näher eingehen.

Wenngleich eine gewisse Disziplinargewalt auch durch einen privatrechtlichen Vertrag entstehen kann, wie z. B. der Dienstmietevertrag (locatio conductio operarum), den der Fabrik-

[1]) a. a. O. S. 309.
[2]) a. a. O. S. 344.
[3]) a. a. O. S. 856.
[4]) a. a. O. S. 96.

besitzer oder Kaufmann mit seinen Untergebenen abschließt, ein wenigstens tatsächliches Gewaltverhältnis begründet, so geht doch die Disziplinargewalt des Kapitäns über die des Dienstherrn im allgemeinen weit hinaus. Betrachten wir ferner die fast wörtliche Übereinstimmung einiger Strafvorschriften der Seemannsordnung mit den Normen, welche das RStGB. in Teil 2 Abschn. 6 unter dem Titel „Widerstand gegen die Staatsgewalt" aufstellt,[1]) und sehen wir zudem, daß die Seemannsordnung den passiven Widerstand des Schiffsmannes gegen den Kapitän, gleichgültig, ob er sich als bloßer Ungehorsam, oder wiederholte vorsätzliche, oder verabredete gemeinschaftliche Gehorsamsverweigerung darstellt, mit strengen Strafen bedroht,[2]) so ist es wohl klar, daß diese Verhältnisse nicht durch einen einfachen privatrechtlichen Vertrag erzeugt werden können, daß diese Stellung des Kapitäns vielmehr auf staatsrechtlicher Grundlage beruhen muß.

Der Umstand, daß der Kapitän einen entwichenen Schiffsmann oder einen solchen, der seinen Dienst nicht angetreten hat, nicht selbst an Land festnehmen darf, scheint zwar dagegen zu sprechen; daß die Festnahme durch das Seemannsamt bezw. die Ortspolizeibehörde zu erfolgen hat, ist aber wohl nicht als Antrag eines Privatmannes einer Behörde gegenüber, sondern als Ersuchen einer Behörde gegenüber einer anderen aufzufassen, so daß auch hier der Charakter der Schiffsgewalt als Staatsgewalt gewahrt bleibt.

Was die Beurkundung des Personenstandes an Bord durch den Kapitän betrifft, so scheint gegen die Annahme seiner Beamteneigenschaft der Umstand zu sprechen, daß seine Tätigkeit an die Mitwirkung zweier Zeugen gebunden

[1]) RStGB. §§ 111, 113, 114; SeemO. §§ 102, 104, 103.

[2]) SeemO. §§ 96, 100, 101, 102, 106.

ist. Wenn man indessen erwägt, daß er derjenige ist, dem eine zur Anzeige verpflichtete Person mündlich die Mitteilung des Sterbefalles spätestens am nächstfolgenden Tage zu erstatten hat, und ferner, daß er persönlich, wie der Standesbeamte die Beurkundungsverhandlung aufnimmt und auf die Feststellung der Essentialien hinzuwirken hat, so ist nicht daran zu zweifeln, daß er in Ausübung dieser Funktionen den Zivilstandesbeamten des Inlands vollständig ersetzt, da die von ihm aufgenommene Urkunde die volle Beweiskraft einer standesamtlichen Urkunde hat. Der ordentliche Standesbeamte ist also nicht der Vorgesetzte des Kapitäns, sondern er ist als gleichberechtigt mit diesem derselben Aufsichtsbehörde unterstellt.[1]) Die Tätigkeit des Kapitäns ist also hier die eines Beamten.

Die Behauptung Bernstens,[2]) daß der Schiffer bei Abfassung des Seetestamentes rechtlich eine notarielle Tätigkeit entfalte, halte ich für nicht richtig. Im preußischen Seerechte[3]) ist direkt ausgesprochen, daß der Schiffer die Stelle des Offiziers beim Militärtestamente, das ja als Seetestament in Anwendung kam, vertritt. Es läßt sich hieraus m. E. unmöglich eine beamtenähnliche Qualität des Schiffers herleiten, da man den Offizier rechtlich kaum als Beamten betrachten kann.

Die Verwaltung des Nachlasses eines verstorbenen oder vermißten[4]) Schiffsmannes liegt dem Kapitän ipso jure ob, auch wenn Angehörige des Erblassers sich an Bord befinden, er ist also staatlicher Nachlaßbeamter.

---

[1]) Bernsten a. a. O. S. 31.

[2]) a. a. O. S. 44.

[3]) Miruß a. a. O. S. 319 § 409.

[4]) Loewe, SeemO., Berlin 1903.

Schließlich erstreckt sich, wie oben erwähnt, die strafrichterliche Tätigkeit des Kapitäns bei einem an Bord begangenen Vergehen oder Verbrechen auf die Befugnisse, die sonst der Untersuchungsrichter, der Staatsanwalt oder die Polizeibehörden haben. Er vertritt also auch hier staatliche Behörden.

Ziehen wir nun das Résumé, so sehen wir, daß der Kapitän an Bord neben seinen privatrechtlichen auch alle diejenigen öffentlichrechtlichen Befugnisse hat, die mit Rücksicht auf die Loslösung des Schiffes vom heimatlichen Territorium in der Hand des Schiffsführers vereinigt sein müssen, um die Sicherheit des Schiffahrtsbetriebes zu gewährleisten.[1]) Diese Schiffsgewalt gewährt ihrem Inhaber ein Herrschaftsrecht, welches ähnlich wie die Staatsgewalt einen doppelten Charakter hat, indem es sich einerseits charakterisiert als das Recht innerhalb eines gewissen Raumes eine Herrschaft auszuüben, und andererseits als eine Herrschaft, welche über Personen begründet ist, mögen dieselben sich aufhalten, wo sie wollen.[2])

Berücksichtigen wir nun, daß der Kapitän das Recht hat, innerhalb gewisser Grenzen bindende Verordnungen zu erlassen, und daß z. B. der Strandvogt, eine Staatsbehörde, nicht berechtigt ist, bei Bergung und Hilfeleistung in Seenot wider den Willen des Kapitäns Maßnahmen zu treffen,[3]) daß also in diesem Falle der Vertreter der Staatsgewalt dem Kapitän unterstellt ist, und daß der Staat den Kapitän an Bord mit gewissen Hoheitsrechten, Justiz- wie Polizeihoheit, zur Wahrung des öffentlichen Interesses betraut hat, weil

[1]) vgl. Stenogr. Ber. über die Verhandlungen des Reichstags 1900/02 I. Anlagebd. 1 S. 33.

[2]) Wagner a. a. O. S. 346.

[3]) Strandungsordnung vom 17. 5. 1874 §§ 7, 8.

eben das Schiff auf hoher See als ein völkerrechtlich anerkannter schwimmender Bestandteil des Staates, dessen Flagge es führt, zweifelsohne auch eines stets gegenwärtigen Vertreters der Staatsgewalt bedarf,[1]) so unterliegt es wohl keinem Zweifel, daß auch die Schiffsgewalt eine vom Staate delegierte Gewalt, d. h. also Staatsgewalt ist.

[1]) Bernsten a. a. O. S. 94.

Zweites Kapitel.

Die Rechte der Schiffsmannschaft.

Durch den Heuervertrag werden nicht nur Verpflichtungen, sondern auch Ansprüche des Schiffsmannes sowohl vermögensrechtlicher, wie auch personenrechtlicher Natur begründet.

§ 6.

Heueranspruch.

Als Entgelt für seine Leistungen hat der Schiffsmann vom Tage des Dienstantritts event. vom Tage der Anmusterung, falls diese dem Dienstantritte vorangeht, die ausbedungene Heuer zu fordern.[1]) Regelmäßig hat er sie erst nach Beendigung der Reise oder des Dienstverhältnisses zu beanspruchen, er kann jedoch in einem Hafen, in welchem das Schiff ganz oder zum größten Teile entlöscht wird, die Auszahlung der Hälfte der bis dahin verdienten Heuer verlangen, sofern bereits drei Monate[2]) seit der Anmusterung verflossen sind. In gleicher Weise ist der Schiffsmann bei Ablauf je weiterer drei Monate nach der früheren Auszahlung wiederum die Auszahlung der Hälfte der seit dem letzten Zahltage verdienten Heuer zu fordern berechtigt. Ist die Anheuerung

[1]) SeemO. § 44.

[2]) Früher 6 Monate, im Interesse der Schiffsleute herabgemindert.

auf Zeit erfolgt, so kann der Schiffmann bei Rückkehr in den Hafen der Ausreise die bis dahin verdiente Heuer beanspruchen.[1])

Alle Zahlungen an Schiffsleute müssen[2]) nach Wahl derselben, Vorschußzahlungen jedoch nach Wahl des Kapitäns, entweder in bar oder mittelst einer an den Reeder ausgestellten Anweisung möglichst vor einem Seemannsamte an den Schiffsmann persönlich geleistet werden.[3])

Ob der Schiffsmann vor Antritt der Reise Vorschußzahlungen auf die Heuer oder Handgeld, das auf die Heuer nicht anzurechnen ist, zu beanspruchen hat, bestimmt sich, falls nichts darüber vereinbart ist, durch den Ortsgebrauch des Hafens der Anmusterung.[4])

Auf Verlangen des Schiffsmannes ist der Kapitän verpflichtet, ihm ein besonderes Heuerbuch zu übergeben, das er in gleicher Weise wie das Abrechnungsbuch[5]) nach den Bestimmungen des § 49 der SeemO. zu führen hat. Werden durch den Wegfall von Schiffsleuten an die übrigen erhöhte Arbeitsanforderungen gestellt, so haben diejenigen, denen dadurch eine Mehrarbeit erwachsen ist, sofern sie demselben Dienstzweige angehören, Anspruch auf Verteilung der ersparten Heuergelder[6]) im Verhältnisse der von ihnen geleisteten

---

[1]) SeemO. § 45.

[2]) Früher war hierüber freie Vereinbarung zulässig. Nach SeemO. von 1902 ist diese ausgeschlossen; s. § 1, 2.

[3]) SeemO. §§ 46 u. 48.

[4]) SeemO. § 47.

[5]) Das Abrechnungsbuch wird für die ganze Schiffsmannschaft, das Heuerbuch für den einzelnen Schiffsmann geführt. Letzteres von Pappenheim a. a. O. S. 515 als Gegenbuch bezeichnet.

[6]) Aber nur, sofern sie während der Fahrt erspart sind; die während

Mehrarbeit und ihrer Heuer. Dieser Anspruch fällt weg, wenn die Verminderung der Mannschaft dadurch herbeigeführt ist, daß ein Schiffsmann unter Mitnahme seiner Sachen entwichen ist.[1]) Durch zweijährigen Dienst an Bord im Ausland wird nach den Bestimmungen der Seemannsordnung[2]) eine Erhöhung der Heuer herbeigeführt, wenn diese nach Zeit bedungen ist.[3]) Der Schiffsjunge erhält mit Beginn des dritten Jahres die durchschnittliche Leichtmatrosenheuer der Musterrolle, mit Beginn des vierten Jahres Vollmatrosenheuer. Der Leichtmatrose rückt nach zwei Jahren in die Heuerklasse der Vollmatrosen auf und erhält nach drei Jahren ein Fünftel derselben mehr an Heuer. Die Heuer der übrigen Schiffsleute steigt nach Ablauf von zwei und drei Jahren um je ein Fünftel ihres ursprünglichen Betrages.

§ 7.

Beköstigung und Logis.

Weiter hat der Schiffsmann Anspruch auf Beköstigung für Rechnung des Schiffes vom Augenblicke des Dienstantritts bis zur Beendigung des Dienstverhältnisses, bezw. bis zur Abmusterung. Was dem Schiffsmanne an Speise und Trank als Tagesration zukommt, muß aus der Musterrolle ersichtlich sein.[4]) Maßgebend für das, was der Schiffsmann pro Tag an Beköstigung zu verlangen hat, ist, soweit nicht ein anderes

---

der Liegezeit im Hafen oder auf der Reede ersparten Heuergelder sind von der Verteilung ausgeschlossen.

[1]) SeemO. § 50.

[2]) Durch Vereinbarung können die gesetzlichen Ansprüche der Schiffsleute nicht verringert werden. § 1, 2.

[3]) SeemO. § 52.

[4]) SeemO. § 14.

vereinbart ist, das örtliche Recht des Heimathafens und in Ermangelung eines solchen das örtliche Recht des Registerhafens. Nähere Bestimmungen haben die Landesregierungen im Verordnungswege und, falls der Ausreisehafen nicht im Inlande liegt, der Reichskanzler zu erlassen.[1] [2])

Ist der Kapitän aus besonderen Gründen gezwungen, eine Kürzung der Rationen oder eine Änderung hinsichtlich der Wahl der Speisen und Getränke eintreten zu lassen, so hat der Schiffsmann auf eine den erlittenen Entbehrungen entsprechende Vergütung Anspruch,[3]) über deren Höhe unter Vorbehalt des Rechtsweges das Seemannsamt der Abmusterung entscheidet.[4])

Die verabreichten Speisen und Getränke darf der Schiffsmann nur zu seinem eigenen Bedarfe verwenden, Veräußerung, Vergeudung oder sonstige Fortschaffung derselben ist verboten. Die Zahlung einer entsprechenden Geldentschädigung statt der Beköstigung kann auf Grund freier Vereinbarung festgesetzt werden.[5])

Über Größe und Einrichtung des Logisraumes, über die Einrichtung von Wasch- und Baderäumen und Aborten an Bord der Schiffe und die mindestens mitzunehmenden Heilmittel hat der Bundesrat zu beschließen. Diese Beschlüsse sind dem Reichstage bei der nächsten Session zur Kenntnis-

---

[1]) SeemO. § 56, 1.

[2]) Eine Speiserolle ist enthalten in § 17 der „Vorschriften betr. die Ausrüstung der Kauffahrteischiffe mit Hilfsmitteln zur Krankenpflege und die Mitnahme von Schiffsärzten vom 30. 6. 1898".

[3]) Diesen Anspruch hat der Schiffsmann nicht nur, wie bisher im Falle schuldhaften Verhaltens des Kapitäns, sondern stets.

[4]) SeemO. § 57.

[5]) SeemO. § 54.

nahme vorzulegen.[1]) Das Volkslogis soll wohlverwahrt und genügend lüftbar sein.[2]) [3])

Kann dem Schiffsmanne infolge eines Unfalles oder aus anderen Gründen zeitweilig ein Unterkommen nicht gewährt werden, so ist ihm ein anderweitiges angemessenes Unterkommen zu verschaffen.[4])

Die über Kost und Logis geltenden Vorschriften müssen auch außerdem zusammen mit einem Abdruck der Seemannsordnung und einer amtlichen Zusammenstellung der Bestimmungen über die Militärverhältnisse der seemännischen und halbseemännischen Bevölkerung, sowie einer Abschrift der in der Musterrolle enthaltenen Bestimmungen des Heuervertrages einschließlich aller Nebenbestimmungen im Volkslogis zur jederzeitigen Einsicht der Schiffsleute vorhanden sein.[5])

Im Falle einer Erkrankung oder Verletzung nach Antritt des Dienstes oder nach der Anmusterung hat der Schiffsmann einen Anspruch gegen den Reeder auf Tragung der Kosten der Verpflegung und Heilbehandlung bis zum Ablaufe von sechsundzwanzig Wochen seit der Erkrankung oder Verletzung, bezw. nach dem Verlassen des Schiffes.[6])

---

[1]) SeemO. § 56, 2.

[2]) SeemO. § 55.

[3]) Die landesgesetzlichen Verordnungen, die nach der alten SeemO. das Nähere zu bestimmen hatten, sind jetzt, da der Bundesrat hierfür zuständig ist, außer Kraft getreten; nach dem preuß. Gesetze vom 26. 3. 1864 muß der Logisraum mindestens $4^1/_2$ Fuß hoch und so groß sein, daß auf jeden Schiffsmann einschließlich seines Kojenraums mindestens 65 Kubikfuß kommen. Jetzt geregelt durch Bekanntmachung des Reichskanzlers vom 2. 7. 1905 (RGBl. S. 563 ff.); s. Pappenheim a. a. O. S. 525 f.

[4]) SeemO. § 55, 2.

[5]) SeemO. § 133.

[6]) SeemO. § 59, 1, 2, 3.

Dem Schiffsmanne gebührt, falls er seinen Dienst nicht im Hafen der Ausreise beendigt, freie Zurückbeförderung und Unterhalt während der Reise, sowie Beförderung seiner Effekten nach diesem Hafen.[1]) Auch hat er Anspruch auf Fortbezug seiner Heuer für die Zeit der Zurückbeförderung. Diese gilt als gewährt, wenn dem Schiffsmanne, welcher arbeitsfähig ist, mit Genehmigung des Seemannsamtes ein seiner früheren Stellung entsprechender und durch angemessene Heuer zu vergütender Dienst auf einem deutschen Kauffahrteischiffe nachgewiesen wird, welches nach dem Rückbeförderungshafen oder einem demselben nahe belegenen Hafen geht;[2]) im letzteren Falle gebührt dem Schiffsmanne eine entsprechende Vergütung für die weitere freie Zurückbeförderung bis zu dem zuerst bezeichneten Hafen. Ein Schiff der Nationalität des Schiffsmannes, falls dieser kein Deutscher ist, wird einem deutschen Schiffe gleich geachtet.[3])

Gegen seinen Willen darf ein Schiffsmann nicht ohne Genehmigung des Seemannsamtes vom Kapitän zurückgelassen werden. Steht bei der Zurücklassung eine Hilfsbedürftigkeit zu befürchten, so kann die Erteilung der Genehmigung davon abhängig gemacht werden, daß der Kapitän gegen den Eintritt der Notlage für einen Zeitraum bis zu drei Monaten Sicherstellung leistet.[4])

Im Falle der Bergung und Hilfeleistung eines anderen Schiffes aus Seenot hat die Mannschaft des rettenden Schiffes,

---

[1]) SeemO. §§ 59, 6 u. 78, 1.

[2]) Dienste auf einem Schiffe anzunehmen, das noch den größeren Teil der Ausreise vor sich hat, darf dem Schiffsmanne nicht zugemutet werden.

[3]) SeemO. § 79.

[4]) SeemO. § 83.

ebenso wie andere an der Rettung beteiligte Personen und der Reeder des Schiffes, Anspruch auf Berge- oder Hilfslohn. Die Forderungen der Mannschaft hat der Schiffer geltend zu machen unter Aufstellung eines Verteilungsplanes, nach welchem er die auf die einzelnen Schiffsleute fallenden Beträge zu verteilen hat. Bei der Aufstellung dieses Verteilungsplanes hat der Kapitän den bewiesenen Eifer, die verwendete Zeit, gleichgültig, ob sie notwendigerweise aufgewendet werden mußte oder nicht, die geleisteten Dienste, die geschehenen Aufwendungen und die Gefahr der einzelnen Berger und Helfer anzugeben und nach diesen Punkten die Höhe des Lohnes eines jeden festzusetzen.[1]) Der Kapitän hat hier gewissermaßen die Stellung eines gesetzlichen Vertreters.

---

[1]) Schaps a. a. O. S. 733 Anm. 9ff.: Verzögert der Schiffer die Aufstellung des Planes, so kann ihn jedes Besatzungsmitglied im Prozeßwege dazu zwingen (es empfiehlt sich vorgängige Angehung des Seemannsamtes [SeemO. §§ 128ff.]). Die Klage richtet sich aber gegen den Schiffer nur „in qualitate qua", d. h. in seiner Eigenschaft als Vertreter des derzeitigen Reeders oder Ausrüsters, also wenn der Schiffer gestorben ist, gegen dessen Nachfolger, und, wenn das Schiff inzwischen untergegangen oder in das Eigentum eines anderen übergegangen ist, gegen denjenigen, der zur Zeit des Rettungsfalles Reeder oder Ausrüster war. — Gegen den Verteilungsplan ist Einspruch bei demjenigen Seemannsamte, das nach Bekanntgabe zuerst angegangen werden kann, zulässig, welches über den Einspruch und eine etwaige anderweitige Verteilung endgültig unter Ausschluß des Rechtsweges entscheidet. Da die Entscheidung des Seemannsamtes nur die Quoten, nicht die zu zahlenden Beträge feststellt, was in den meisten Fällen noch gar nicht möglich sein wird, so kann sie nicht vollstreckbar sein; auf Grund ihrer muß vor dem ordentlichen Gerichte auf Zahlung geklagt werden.

§ 8.

Arbeitszeit.

Was die Arbeitszeit anbelangt, so ist der Schiffsmann im Hafen oder auf der Reede nur in dringenden Fällen verpflichtet, länger als zehn Stunden täglich zu arbeiten. In den Tropen wird diese Zeit, soweit es sich nicht ausschließlich um Aufsichtsdienst oder Arbeit zur Verpflegung und Bedienung der an Bord befindlichen Personen handelt, auf acht Stunden beschränkt. Der Wachtdienst ist bei Berechnung dieser Arbeitsdauer in Rücksicht zu ziehen. Die über die festgesetzte Zeit geleistete Arbeit ist als Überstundenarbeit zu vergüten, soweit sie nicht zur Verpflegung der an Bord befindlichen Personen oder zur Sicherung des Schiffes in dringender Gefahr erforderlich ist.[1])

Im Hafen und auf der Reede sind die Schiffsleute an Sonn- und Festtagen einschließlich des Wachtdienstes nur zu solchen Arbeiten heranzuziehen, die unumgänglich oder unaufschiebbar oder durch den Personenverkehr bedingt sind. Löschen und Laden von Gütern, abgesehen von solchen, die der Kaiserlichen Post zur Beförderung übergeben worden sind, ist an Sonn- und Festtagen ebenfalls unzulässig.[2])

Für den Dienst auf See ist keine bestimmte Arbeitszeit festgesetzt, da die Arbeit, die geleistet werden muß, sich nach den Wetterverhältnissen bestimmt.

---

[1]) SeemO. § 35. Im Entwurf war als nicht zu vergütende Arbeit über die bestimmte Dauer von zehn oder acht Stunden hinaus auch die Arbeit beim Seeklarmachen des Schiffes angeführt; diese Bestimmung wurde in dritter Lesung auf Antrag der Sozialdemokraten gestrichen.

[2]) SeemO. § 37.

An Sonn- und Festtagen im Hafen und auf der Reede ist der Schiffsmannschaft Gelegenheit zum Besuche des Gottesdienstes ihrer Konfession zu geben.[1])

Auf See darf an Sonn- und Festtagen über das hinaus, was zur Sicherheit und zur Fahrt des Schiffes, zur Bedienung der Maschine, zum Segeltrocknen, Bootsdienst und zur Verpflegung und Bedienung der an Bord befindlichen Personen unbedingt erforderlich ist, der Schiffsmannschaft Arbeit nur in dringenden Fällen auferlegt werden.[2])

Hat sich die Zahl der Mannschaft während der Reise verringert, und stellt der weitere Verlauf der Reise eine Verminderung der Arbeitsanforderungen nicht in Aussicht, so ist der Kapitän zur Ergänzung, soweit eine solche den Umständen nach möglich ist, auf die ursprüngliche Zahl der Mannschaft, die aus der Musterrolle zu ersehen ist, verpflichtet.[3])

§ 9.

Beschwerderecht.

Verstößt der Kapitän gegen eines der hier angeführten Rechte eines Schiffsmannes, so hat dieser ein Beschwerderecht.

Während dieses allgemeine Beschwerderecht jeder Schiffsmann ausüben darf, wenn er sich durch den Kapitän in seinen Rechten benachteiligt fühlt, ist in der Seemannsordnung (§ 58) noch ein besonderes Beschwerderecht erwähnt, dessen Ausübung an einen bestimmten Rang (Schiffsoffizier) oder an eine bestimmte Zahl (drei) der Beschwerdeführer gebunden

[1]) SeemO. § 37.
[2]) SeemO. § 38.
[3]) SeemO. § 50.

ist. Dieses Recht greift dann Platz, wenn das Schiff, für das angemustert ist, sich nicht in seetüchtigem Zustande befindet, oder wenn die Vorräte an Speisen und Getränken, die das Schiff für den Bedarf der Mannschaft mit sich führt, ungenügend oder verdorben sind. Die Beschwerde richtet sich, wie auch sonst stets, an das Seemannsamt, das zunächst angegangen werden kann, und ist mit möglichster Beschleunigung unter Hinzuziehung von erreichbaren Sachverständigen und den ortsanwesenden Beschwerdeführern zu untersuchen. Kommt der Kapitän den zur Abhilfe vom Seemannsamte getroffenen Anordnungen nicht nach, so kann jeder Schiffsmann seine Entlassung verlangen.

§ 10.

Vorzeitige Entlassung und Rückbeförderung.

Zum Ausscheiden aus dem Dienste vor Beendigung des Heuervertrages ist der Schiffsmann auch dann berechtigt, wenn sich der Kapitän einer anderen schweren Verletzung seiner Pflichten gegen ihn schuldig macht, wenn das Schiff die Flagge wechselt, und wenn es nach einem zur Zeit der Anmusterung bereits durch Pest, Cholera oder Gelbfieber verseuchten Hafen bestimmt ist, sofern der Schiffsmann hierüber nicht bereits bei der Anmusterung in Kenntnis gesetzt worden ist.[1]) Findet der Schiffsmann Gelegenheit, eine dem Range nach höhere Stellung auf einem anderen Schiffe (als Kapitän) anzunehmen, oder beabsichtigt er, sich für die Maschinisten-, Steuermanns- oder Schifferprüfung vorzubereiten, so ist er auch hier, aber nur bei Stellung eines geeigneten Ersatz-

[1]) Der Schiffer oder Reeder hat also den Beweis der Kenntnis des Schiffsmannes zu führen.

mannes, über den im Streitfalle das nächste Seemannsamt, das angegangen werden kann, entscheidet, seine Entlassung zu fordern berechtigt; ebenso, wenn nach beendeter Ausreise eine Zwischenreise beschlossen, oder wenn eine Zwischenreise beendigt ist, sofern seit dem Dienstantritt ein und ein halbes Jahr verflossen ist, je nachdem das Schiff sich in einem europäischen oder nichteuropäischen Hafen befindet.[1])

Wird der Schiffsmann aus einem anderen als aus den im § 70 der SeemO.[2]) erwähnten Gründen vor Ablauf des Heuervertrages entlassen, so hat er als Entschädigung die Heuer für einen Monat unter Anrechnung des etwa bereits Empfangenen zu beanspruchen. Bei Entlassung nach Antritt der Reise hat der Schiffsmann außerdem Anspruch auf freie Zurückbeförderung nach dem Hafen der Ausreise oder nach Wahl des Kapitäns auf eine entsprechende, im Streitfalle von dem Seemannsamte vorläufig festzusetzende, Vergütung. Für die voraussichtliche Dauer der Reise nach dem Rückbeförderungshafen hat er ebenfalls die vertragsmäßige Heuer zu verlangen.[3])

---

[1]) SeemO. § 74.

[2]) Diese Gründe sind: Untauglichkeit des Schiffsmanns vor Reiseantritt, grobes Dienstvergehen, fortgesetzter Ungehorsam oder Widerspenstigkeit, wiederholte Trunkenheit im Dienst, Schmuggelei, Diebstahl, Betrug, Untreue, Unterschlagung, Hehlerei, mit Todesstrafe oder Zuchthaus bedrohtes Verbrechen, Krankheit oder Verletzung durch strafbare Handlung, sofern er arbeitsunfähig, ansteckende geschlechtliche Krankheit, Unmöglichkeit des Antritts oder der Fortsetzung der Reise, für welche der Schiffsmann geheuert war, wegen Krieg, Embargo oder Blockade, wegen eines Ausfuhr- oder Einfuhrverbotes, oder wegen eines anderen Schiff oder Ladung betr. Zufalls. Entlassung bedarf der Eintragung in das Schiffstagebuch.

[3]) SeemO. § 72.

Die Heuer für die Dauer der Reise nach einem deutschen Rückbeförderungshafen wird unter Zugrundelegung von Dampfschiffbeförderung berechnet, und zwar zu einem halben Monat, einem Monat, ein und einem halben Monat oder zwei Monaten, je nachdem die Entlassung

in einem Hafen der Nordsee oder des englischen Kanals, der Ostsee oder der an diese angrenzenden Gewässer,
in einem sonstigen europäischen Hafen,
in einem außereuropäischen Hafen (mit Ausnahme der am Schlusse genannten),
in einem Hafen des Großen Ozeans oder Australiens

stattfindet. Falls die Rückbeförderung ganz oder teilweise mittelst Segelschiffes[1]) zurückgelegt werden muß, ist für die so zurückzulegende Strecke die doppelte Heuer einer Dampfschiffsreise zugrunde zu legen. Herrschen irgendwelche Zweifel, so ist auch hier eine vorläufige Entscheidung des Seemannsamtes maßgebend.[2])

---

[1]) Ob das Schiff als Segelschiff gilt, bestimmt sich nicht aus der Bauart, sondern nach der bewegenden Kraft, gemäß kaiserl. Verordnung zur Verhütung des Zusammenstoßens der Schiffe auf See vom 9. 5. 1897, I Einleitung Satz 2: Ein Dampffahrzeug, welches unter Segel und nicht unter Dampf ist, gilt als Segelfahrzeug, ein Fahrzeug, welches unter Dampf ist, mag es zugleich unter Segel sein oder nicht, als Dampffahrzeug.

[2]) SeemO. § 73.

Spezialdruckerei für Dissertationen, Robert Noske, Borna-Leipzig.